WEEKBLAD • 36ste JAARG. • 52 BLZ 1814 18-1-1973 • BELGIË : 12 F • NEDERLAND : Fl. 1,—
ABONNEES : 90 CT



robbedoes

ROBBEDOES INTERVIEWT
MACHINIST
CONSTANT CALUWAERTS

LETTER H
uit de
POESIECLOPEDIE

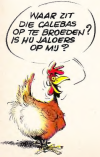
Oom Wim :
EEN KOE GAAT VAREN

Micro-verhaal :
PRACKY WINT DE PRIJS

Compleet verhaal :
SAM EN HET DUEL

Kort verhaal :
DE DRAAIKOLK DER DJINNS !

Lange afleveringen :
SAMMY
en...
DE MUSKETIERS !





de schrik van de kardinaal

ROB-POP

KLEIN GRUT

Maar liefst vijftig pagina's vooruitgang heeft Rob-Pop je deze week te melden. Eindelijk gerechtigheid. Evenals voor Derek and the Dominoes die volgende maand met een negennummers-lang dubbel album uitkomen. Hoewel ze al sinds jaren zijn gesplit. Hoe kan dat? Dat kan omdat ze ook al jarenlang liggen te zeuren wanneer van die opnamen nou eindelijk een plaat werd gemaakt. Nog meer materiaal van D and the D's wordt op het moment bewerkt door Eric Clapton (= Derek) en Peter Townshend. Clapton tekende trouwens onlangs een kontrakt bij RSO, de platenfirma van oud-Cream-manager Robert Stigwood. Ook Bruce, West en Laing zijn daar onder kontrakt. En als Ginger Baker nou ook nog uit Nigeria wil terugkomen en z'n poot wil zetten, hebben we de hele goeie ouwe gezellige creamhandel weer bij elkaar.

" The Light that Lightened the World " verwachten we ook begin van volgende maand en als 't effe meezit nog eind van deze. Natuurlijk weet je dat deze fraaie titel een aantal nieuwe komposities van George Harrison dekt, geruggesteund door z'n bekende makkers Nicky Hopkins (piano), Klaus Voorman (bas), Gary Wright (orgel), Ringo Starr en Jim Keltner, beide op drums. Harrison zelf neemt solo-gitaar en zang voor z'n rekening.

En aangezien alle goede dingen drie zijn, willen we je ook de titel van het nieuwe Free-album niet onthouden : Heartbraker, volgens betrouwbare bronnen nu reeds verkrijgbaar.

Een advertentie in een plaatselijk dagblad van Emerson, Lake en Palmer. Niet om de lezers te attenderen op een komend optreden, maar om de groep te excuseren dat ze op twee uitverkochte optredens niet konden verschijnen. Wegens moeilijkheden met de klankinstallatie. En als je weet dat Carl Palmers hele drumstel uit één simpele " Ludwig " staande tom-tom bestaat, en dat Carl Palmer daar een ongelofelijke massa geluid uit kan halen, dan snap je wel hoe belangrijk de klankinstallatie bij ELP is. Die advertentie annex uitleg annex verontschuldiging blijft desondanks een keurige zaak. Ideetje voor de pas verworven zakagenda van vele formaties die toch nog lang niet is volgeschreven.

Berry Oakley, bassist van de Allman Brothers is niet meer. In december van vorig jaar werden hij en z'n motor gegrepen door een bus, op practisch dezelfde plaats waar een jaar tevoren gitarist Duane Allman ook al dodelijk verongelukte. De geplaagde Allman Brothers moesten daarvoor ook al afzien van de diensten van twee roadmanagers die beiden door ongevallen hun werk niet meer konden doen. Desondanks is toch een nieuw album gepland dat onder de titel " Lightnin' Rod " binnenkort in de winkels moet liggen.

Aan Yoko Ono's album wordt op het ogenblik druk gesleuteld. Alle opnamen zijn gemaakt en er zal binnenkort daarom wel wat uit de bus rollen. Alle nummers zijn, zoals bekend, van Ono zelf. Op het album zijn naast Yoko's stem, piano- en gitaarpartijen van John Lennon en Mick Jagger te beluisteren. Verdere ondersteuning komt op naam van Elephants Memory. Overigens weten de Lennons nog steeds niet of ze in New York mogen blijven.

Leon Russel neemt 't er een tijdje van. Met z'n toernees heeft hij zo'n drie miljoen dollars netto binnen gesleept en puft nu lekker uit op Jamaica. Jammer is natuurlijk wel dat daar tegenwoordig de opnamestudio erg in trek is bij allebei formaties, zodat van die rust ook bitter weinig terecht zal komen, vermoeden wij. Maar voor geld is, net als in de Winkel van Sinkel, van alles te koop.

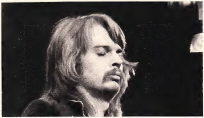
Toch maar even melden dat Santana-optredens tegenwoordig worden ingeleid met een minuut doodse stilte, waarna een onafgebroken twee uur durend muziekspektakel losbarst. Geen tijd om even " tussendoor " je kritiek te spuien, geen tijd om een colaatje te pakken, geen tijd om dat blondje drie hoog achter te versieren, je aandacht wordt naar 't podium getrokken en blijft daar twee uur lang gevangen. Sinds de laatste elpee-oude-bezetting " Caravanserai " zijn er verschuivingen in de ritme-sectie opgetreden. Carlos Santana is echter wel zo slim geweest z'n verschrikkelijk capabele drummer Mike Shrieve in de groep te laten.

Euh... dat blondje van drie hoog achter zouden we vanavond graag op de hoek ontmoeten. Zo rond half negen. Wij zijn herkenbaar aan een rood piccolo-pak met bijbehorend petje.



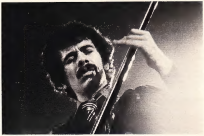
London Features International Ltd.

ERIC CLAPTON



London Photo Agency Ltd.

LEON RUSSEL



London Features International Ltd.

CARLOS SANTANA

Guust Flater

door Franquin



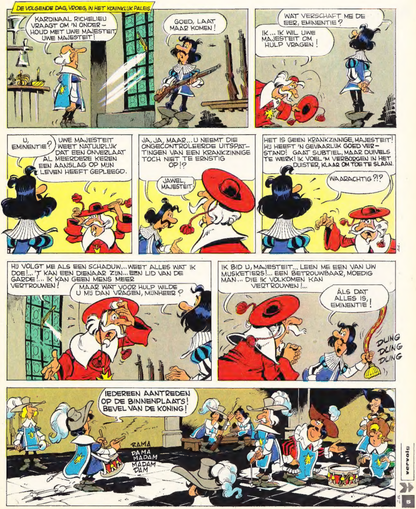
TREK ZELF VLEKKELOZE HANDTEKENING?

Cara en Calebas

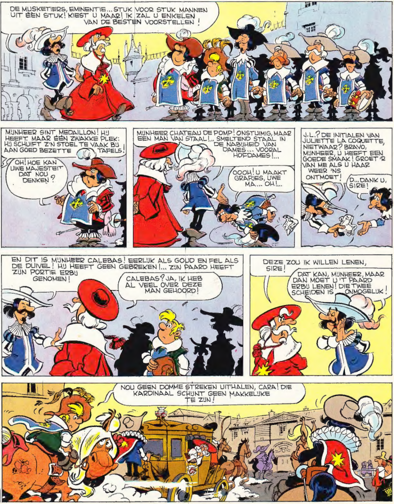


de schrik van de Kardinaal

MAZEL • Cauvin

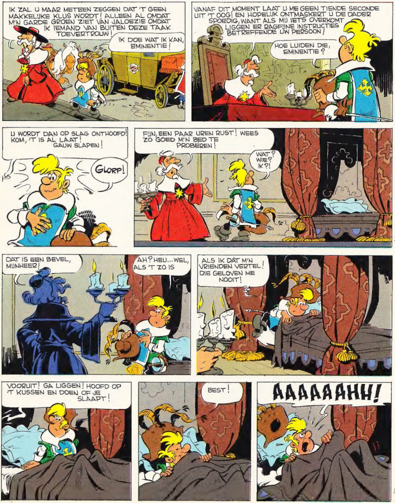


Cara en Calebas



de schrik van de Kardinaal

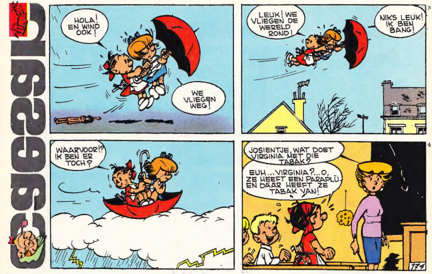
MAZEL • Cauvin



wordt vervolgd


TABAK VAN
HIER LIGT DE STAAT VIRGINIA...
VIRGINIA IS BEROEMD OM Z'N TABAKS-TEELT. DE HOOFDSTAD HEET RICHMOND.
VIRGINIA!
DA'S EEN MOOIE PLU, VIRGINIA.
HEB IK VAN SINT GEKREGEN!
HOI! REGEN!
caesar


NIEUW
3 Musketiers
lekker lang... lekker lang...
3


HOLA! EN WIND OOK!
WE VLIEGEN WEG!
LEUK! WE VLIEGEN DE WERELD ROND!
NIKS LEUK! IK BEN BANG!
WAARVOOR!? IK BEN ER TOCH?
JOSIENTJE, WAT DOET VIRGINIA MET DIE TABAK?
EUH... VIRGINIA?... O, ZE HEEFT EEN PARAPLU EN DAAR HEEFT ZE TABAK VAN!
174

Om Toet te ontvoeren dringen de bandieten in het huis van Coco Bananas binnen...

Toet & Kli-Wong



Toet in Parijs

DEGIETER



wordt vervolgd


DE VOLGENDE DAG, MET DE KIPPEN NOG OP STOK, IS EEN BRULKIKKER OP HET PARADETERREIN AL DRIFTIG IN DE WEER ...
OREN OPEN, KOPPEN DICHT! BIJ 1 SPRINGEN! BIJ 2 NEER! OPGELET...
LAAT MAAR, DRILKICKER! STOP DE OEFENING!
WAT IS ER, PAPA POP?
VIER INDRINGERS ZIJN VANNACHT OP TORA TORAPA AAN LAND GEGAAN... NEEM ZE GEVANGEN! NAAR DE WAGENS!
JULLIE TWEE NAAR HET LABORATORIUM! HOU ZWENDEL IN DE GATEN EN LAAT 'M ER IN GEEN GEVAL UIT!
RIJDEN MAAR!
WROOOROOARHH
STELLETJE SUKKELS!

TORA TORAPA

FOURNIER



wordt vervolgd

ROBBEDOES INTERVIEWT:

MACHINIST CONSTANT CALUWAERTS

Zoals in het verleden beroemde stoomlocomotieven
als de Belgische " 29013 " en de Nederlandse " 3636 "
hun laatste rit maakten,
zo zal ook op een goeie dag de laatste treinbestuurder,
versierd met lintjes en medailles,
naar zijn stoel in het spoorwegmuseum worden gebracht,
om daar aan weekend- en dagjesmensen
te vertellen over zijn ervaringen
met de 300 km-uur
rijdende turbotrein
uit de zeventiger jaren.





Proeven met razendsnelle en/of bestuurderloze en conducteurloze treinen zijn in volle gang (snelheden van 500 km-u. zijn op proefbanen bereikt). Bij de Nederlandse Spoorwegen mislukte een proef met een conducteurloze trein vooral door tegenwerking en protest van het betrokken personeel.

In België zien wij die proeven nog niet zo gauw gebeuren. Je moet er tenslotte je kaartje nog afgeven, wil je het station uitkomen. Maar als die proeven eenmaal geen proeven meer zijn, zal ook de N.M.B.S. er aan moeten geloven.

(lees door blz. 17)

De Grote Smurf probeert de eenheid onder zijn verdeelde smurfjes te herstellen...

KOPPIGE SMURFEN en SMURFE KOPPEN



wordt vervolgd

ROBBEDOES INTERVIEWT

(vervolg van blz. 15)

« Natuurlijk houden wij ons nauwkeurig op de hoogte van alle nieuwe ontwikkelingen die zich op spoorweggebied voordoen. Wat u daar zegt over die conducteurloze trein... nou, ik kan me voorstellen dat die mensen daartegen ageren. Als die proef geslaagd was verklaard, zouden ze binnen betrekkelijk korte tijd naar ander werk hebben moeten omkijken. Een bestuurderloze trein kan ik me ook wel voorstellen, maar het gevaar voor de machinisten die nu nog op de treinen nodig zijn is, dacht ik, niet zo groot. Dat soort van treinen rijden namelijk niet van de ene op de andere dag. Ze eisen totaal andere tracé's en weet ik wat meer. Voordat het hele huidige spoorwegnet aan zulke treinen zou zijn aangepast, is er ruim voldoende tijd om er bij de opleiding en aanwerving van personeel rekening mee te houden. »

« (Verwonderd) U bent machinist ? »

« Geweest. Heel lang zelfs. Maar ik heb het nu gebracht tot een plaats in de directie. Ik ben hoofdinstructeur dieselelektrische aandrijving. »

« Aha, aha, vandaar. Bent u allang bij het spoor ? »

« Vanaf vlak na de oorlog. Je kent dat... onderbroken studie, na de oorlog niet afgemaakt, je bent twintig en je moet een baan zoeken. »

« En bij de spoorwegen liggen kilometers baan. »

« Inderdaad ja. Bij de spoorwegen heb je de kans ook met niks toch ergens te komen als je maar wilt studeren. Daarom ook ben ik bij het spoor gegaan. »

« Sinds '46, zegt u... dan heeft u de stoomtijd nog meegemaakt ? »

« Jazeker. Ik ben als stoker begonnen. Zes jaar lang heb ik op stoomloks gestaan en kolen bijgevuld. Daarna ben ik zelf machinist op zo'n machine geworden. »

« U kent natuurlijk nummers ?... »

« Natuurlijk... die vergeet je niet. Een machinist op een stoomlocomotief beschouwde de machine als z'n eigendom en behandelde ze ook als zodanig. M'n eerste machine was de "3816", een Amerikaanse lok van vlak na de eerste wereldoorlog. De tweede was nummer "9041", dat was een Duitse... en m'n laatste was de "9920" die naar de schroot is gegaan toen de overschakeling naar elektrische aandrijving is gekomen. »

« Wat is eigenlijk het grootste verschil tussen werken op een stoomlok en een moderne locomotief ? »

« Allereerst natuurlijk het feit dat je op een stoomlok met twee man werkte: machinist en stoker. Daardoor ontstond een mate van collegialiteit die je tegenwoordig niet meer, of hoogst zelden ziet. De machinist verzorgde een deel van de opleiding van de stoker, en als de machinist wegging, werd zijn stoker automatisch de nieuwe machinist. Dat schiep een heel bijzondere en heel hechte binding. Dan natuurlijk de binding met de machine. Iedere stoomlok verschilde weer van de andere. Elk had z'n eigen nukken en grillen die je op een bepaalde manier de baas moest blijven. 't Werk zelf was ook veel omslachtiger... och gutogut, voordat je de machine op gang had... drijfstangen, luchtpomp oliën, waterniveau in de ketel controleren, de tender met kolen laden... en dan moest je de druk in de ketel langzaam op het vereiste peil brengen. In de winter moest dat natuurlijk heel voorzichtig gebeuren, ondanks het feit dat de vuren in zo'n lok nooit werden gedoofd. Wel, en pas na een heleboel geharrewar en stellen van allerlei kleppen en schuiven kon je dan gaan rijden. Erg omslachtig vergeleken met tegenwoordige loks die eigenlijk meteen bedrijfsklaar zijn... maar ik vond 't wel mooi. Ik hield er wel van. »

« Is dat rijden met de tegenwoordige locomotieven dan niet verschrikkelijk saai geworden ? »

« Ach nee. Nee beslist niet. Het is echt niet zo dat je je als bestuurder van een moderne lok suf verveelt. Je hebt je hoofd er echt wel bij nodig. Je moet niet vergeten dat het spoorwegverkeer behoorlijk is geëvolueerd... de snelheden liggen veel hoger, het verkeer is drukker, de tijden zijn scherper berekend en je hebt tenslotte nog altijd de seinen, de snelheidsaanduidingen en de lastige trajecten.

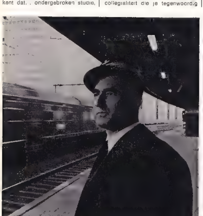
« Natuurlijk zijn er wel veel handelingen geautomatiseerd, maar dat is, nogmaals, nodig omdat de treinbestuurder nu op zoveel meer dingen moet letten. »

« Maar vooral moet hij op tijd vertrekken en aankomen. Hoe wordt dat bereikt ? »

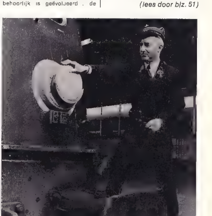
« Zogauw je met een locomotief kunt omgaan, ben je nog geen machinist — of liever: nog geen treinbestuurder. Natuurlijk moet een machinist kleine defecten aan z'n machine kunnen verhelpen, maar daarnaast moet hij ook nog een gedegen kennis bezitten van de lijn, het traject, dat hij berijdt en de verkeersvoorschriften.

« Voordat een bestuurder op een bepaalde lijn wordt geplaatst, krijgt hij eerst een lijnstudie. Via een film leert hij die bepaalde lijn dan tot in de details kennen. Hij leert waar de seinen staan, welke snelheidsbeperkingen er kunnen optreden, allemaal met het doel de reiziger, en hemzelf natuurlijk, een zo groot mogelijke veiligheid te kunnen verzekeren... en uiteraard om de dienstregeling zo nauwkeurig mogelijk te kunnen aanhouden. Voor goederentreinen speelt de tijd van vertrek en aankomst niet zo'n grote rol, maar voor passagierstreinen natuurlijk

(lees door blz. 51)



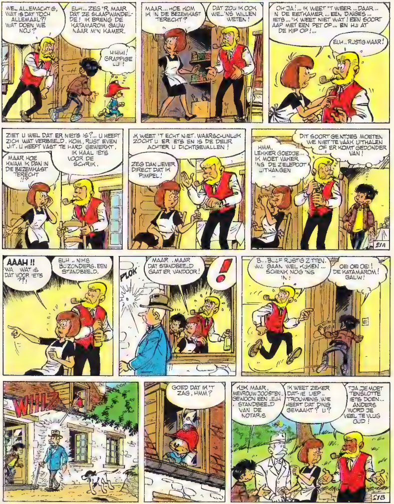
« Saaier ? Welnee. Je moet echt goed opletten, ook al omdat 't veel sneller gaat dan in de stoomtijd. »



« Juist door die scherp gestelde tijden kan een geringe vertraging gauw 'n merkbare omvang bereiken. »

Een raar wezen, die Katamarom : hij kan mensen en dieren voor een poosje in zoutzuilen veranderen.

KHENA en de KATAMAROM



de medaille van de Inka's

GOS



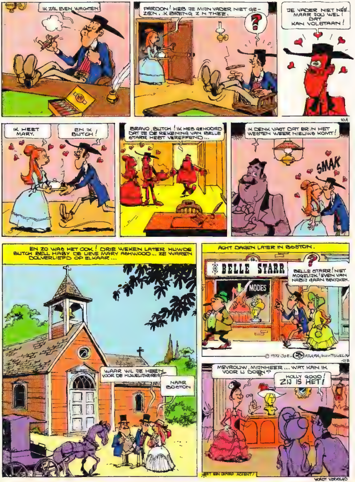
wordt vervolgd

Ji BUTCH presenteert

BUTCH BELL HABY

EEN PIEKFIJNE SHERIFF

door JO-EL AZARA scen: TILLIEUX




1882. IN HET ZWEEDSE DORPJE HAPARANDA, VLAKBIJ DE FINSE GRENS, WOONT EEN VISSERSGEZIN. HUN HELE BEZIT BESTAAT UIT EEN HUT, EEN BOOT EN EEN KOE. DEZE LAATSTE IS MISSCHIEN WEL HUN KOSTBAARSTE BEZIT...
WANT MET HAAR MELK, EN DUS OOK BOTER EN KAAS, HELPT ZE HET GEZIN DE LANGE POOLWINTERS DOOR TE KOMEN. MAAR WANNEER DE LENTE AANBREEKT...
DE ZON!
KOM, NAAR BUITEN, BONTJE... 'T IS WEER LENTE!
BONTJE LAAT ZICH DAT GEEN TWEE KEER ZEGGEN! WEG UIT DE STAL! GAUW DE MALSE SPRIETJES OPZOEKEN...
DIE LENTE...
NIET NAAR ZEE, BONTJE... DA'S VEEL TE GEVAARLIJK!
MAAR DE DORSTIGE BONTJE LUISTERT NIET, EN EVEN LATER...
KOM, DA'S GENOEG...
'T IS HIER GEVAARLIJK... 'T IJS SMELT LOS VAN DE WAL... GAUW TERUG NAAR LAND!

vervolg

een koe gaat varen

TEKST : O. JOLY ■ TEKENINGEN : J. L. FERNAN




DE TWEEDE DAG VERSTRIJKT...
GEEN LAND... GEEN BOOT IN ZICHT... WE ZIJN VERLOREN. OH LIEVE GOD, BESCHERM ONS!
DE DERDE NACHT IS NOG ERGER DAN BEIDE VORIGE, MAAR 'S MORGENS...
EEN SCHIP! ZE KOMEN RECHT OP ONS AF! BONTJE, WE ZIJN GERED!
MAAR DE VREUGDE IS VAN KORTE DUUR...
'T VERANDERT VAN KOERS! 'T VAART ONS VOORBIJ! HIERHEEN! HELP!
MAAR DOOR HAAR WANHOPIGE POGINGEN DE AANDACHT VAN HET SCHIP TE TREKKEN...
KRAK KRAAAK
HAAA!
ZWEMMEN KAN ZE NIET EN LANG BLIJFT IEMAND IN DIT IJSKOUDE WATER NIET IN LEVEN.
OP HETZELFDE MOMENT BIJ DE STRÖMBERGS...
ZE KAN NU NIET MEER LEVEN. WE ZIEN SELMA NOOIT MEER TERUG.
MISSCHIEN GEBEURT ER EEN WONDER!
VERLOREN? NOG NIET! BONTJE VOELT INSTINCTIEF DAT HAAR BAZIN IN NOOD VERKEERT. STAP VOOR STAP LOOPT ZE ACHTERUIT EN...
...SLEEPT HAAR ZO TERUG OP DE SCHOTS.
M'N DAPPERE BONTJE... JE HEBT ME 'T LEVEN GERED. IK ZAL DIT NOOIT VERGETEN!
DE VIERDE NACHT. DE WINTER GEEFT NIET ZOMAAR OP. EEN SNEEUWSTORM BARST LOS...
EN NU STAAT SELMA 'S MORGENS NIET MEER OP...
BOEHOEHOE
DIE DAG HANGT ER EEN DICHTE MIST OVER DE ZEE...
HAPARANDA
G. DE BOTHNIE
ALAND
VADER, IK HOOR EEN KOE LOEIEN!
HA! HA! JE VERBEELDT JE MAAR WAT! WE ZIJN MIJLENVER VAN IEDERE WEI VANDAAN EN DE KOEIEN DIE IK KEN GAAN NOOIT ZOVER UIT DE KUST!
BOEHOE

vervolg


BOEHOEHOEHOE
VERDUIVELD! JE HEBT GELIJK! EEN VIS DIE ZO'N GELUID MAAKT KEN IK NIET... OF 'T IS EEN BOOT DIE IN NOOD VERKEERT! ERHEEN!
DAAR! WEER!
GOEIE GENADE! 'T IS EEN KOE! IK HEB AL HEEL WAT DIEREN OP IJSSCHOTSEN GEZIEN... BEREN, ZEEHONDEN, WALRUSSEN... MAAR EEN KOE?... NEE!
ZE STAAT ER ALLEEN!
DAN IS ZE VAN ONS! WIJ HEBBEN HAAR GEVONDEN...
VERGEET DE KABELJAUWEN MAAR! WE KOMEN MET EEN KOE TERUG. ZE ZULLEN THUIS WEL OPKIJKEN.
ZEG, MAAR HOE KRIJGEN WE DAT BEEST MEE? ALS WE D'R AAN BOORD HALEN SLAAN WE OM!
GEEF ME EEN TOUW EN EEN PEN! DIE SLA IK IN DE SCHOTS EN DAN KUNNEN WE 'R OP SLEEPTOUW NEMEN...
EN ALVAR KIVI ...
INEENS...
!?! VADER! HIER LIGT EEN MEISJE!
BOEH
EN ZE LEEFT NOG!
SNEL! 'N DEKEN! MAAK EEN VUUR...
ARM KIND! ZO TE ZIEN HEEFT ZE EEN AARDIG TIJDJE RONDGEDOBBERD..
KNAP MEISJE! KIJK, ZE KOMT BIJ...
SELMA IS DOOR FINSE VISSERS VAN HET EILAND ALAND GERED. ALS ZE DAAR AANKOMEN...
ZE HEBBEN EEN KOE GEVANGEN! EN EEN MEISJE!
ALVAR BRENGT SELMA TERUG NAAR HAAR OUDERS DIE DIEP IN DE ROUW ZIJN...
BONTJE WORDT DE BEROEMSTE KOE VAN HEEL SKANDINAVIË...
EN ALVAR KWAM HET MEISJE DAT HIJ HAD GERED ELK JAAR OPZOEKEN, EN VROEG HAAR OP EEN GOEDE DAG TEN HUWELIJK. ZO EINDIGT EEN GEVAARLIJK AVONTUUR ALS 'T MOOISTE SPROOKJE.

einde



– 33 –



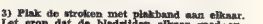
– 34 –

ZO MAAK JE JE MINI-BOEKJE



1) Knip de buitenste randen van het blad weg.

2) Knip de drie stroken langs de stippellijnen uit.



3) Plak de stroken met plakband aan elkaar. Let erop dat de bladzijden elkaar goed opvolgen.



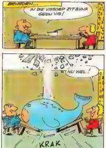
4) Vouw de plaatjes als een accordeon.



5) Je kunt het microverhaal in één ruk uitlezen.
6) Doordat de titel op de rug is gedrukt kun je het boekje makkelijk klasseren.



– 27 –



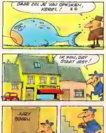
– 28 –



– 29 –



– 21 –



– 22 –



– 23 –

PRACKY WINT DE PRIJS



BELANGRIJK :

Als je dit micro-boekje wilt maken moet je de middelste bladzijden losmaken en het in elkaar zetten volgens de aanwijzingen op de keerzijde
Je kunt het ook lezen zonder er eerst een boekje van te maken Maak de bladzijden dan los en lees dan aldus :

Begin microverhaal

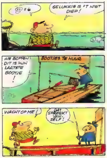
			3	4	5
6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17

30	31	32	33	34	
24	25	26	27	28	29
18	19	20	21	22	23

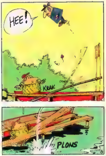
Ga hier door



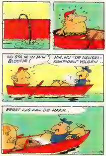
- 6 -



- 7 -



- 8 -



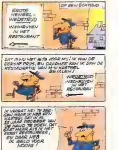
- 12 -



- 13 -



- 14 -



- 3 -



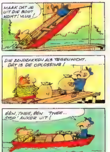
- 4 -



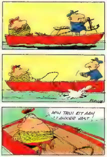
- 5 -



- 9 -



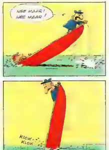
- 10 -



- 11 -



- 15 -



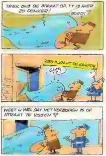
- 16 -



- 17 -



– 30 –



– 31 –



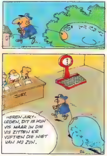
– 32 –



– 24 –



– 25 –



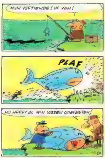
– 26 –



– 18 –



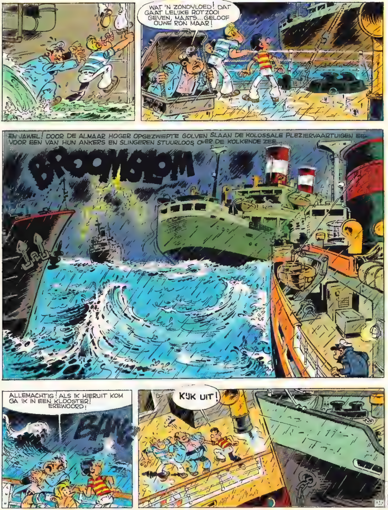
– 19 –



– 20 –

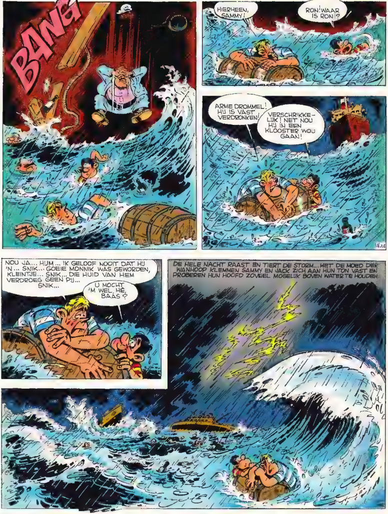
Een ontzettende storm slingert de schepen in Rhum Row tegen elkaar...

SAMMY



vervolg

SAMMY


BANG
HIERHEEN, SAMMY!
RON! WAAR IS RON?
ARME DROMMEL! HIJ IS VAST VERDRONKEN!
VERSCHRIKKELIJK! NET NOU HIJ IN EEN KLOOSTER WOU GAAN!
NOU JA... HUM... IK GELOOF NOOIT DAT HIJ 'N... SNIK... GOEIE MONNIK WAS GEWORDEN, KLEINTJE... SNIK... DIE HUID VAN HEM VERDROEG GEEN PIJ... SNIK...
U MOCHT 'M WEL, HÈ, BAAS?
DE HELE NACHT RAAST EN TIERT DE STORM... MET DE MOED DER WANHOOP KLEMMEN SAMMY EN JACK ZICH AAN HUN TON VAST EN PROBEREN HUN HOOFD ZOVEEL MOGELIJK BOVEN WATER TE HOUDEN.

RHUM ROW

BERCK Cauvin



wordt vervolgd



DE VEDETTEN VAN DE NIEUWE FILM
KUIFJE EN HET HAAIENMEER
VERWACHTEN U IN DE ESSO STATIONS.
FANTASTISCH! GEWELDIG! EEN FILM VOL AVONTUUR. MET JE GOEIE VRIENDEN KUIFJE EN BOBBIE, DE ONBETAALBARE JANSEN EN JANSENS, PROFESSOR ZONNEBLOEM EN KAPITEIN HADDOCK, DIE ER DE HOOFDROL IN SPELEN. MET NOG TALRIJKE ANDERE BEKENDE PERSONAGES EN SOMMIGEN WAAR JE VOOR HET EERST KENNIS ZULT MEE MAKEN.
TWEE REEKSEN VAN ACHT VOLLE FIGUURTJES
DE VERZAMELING "KUIFJE EN HET HAAIENMEER" BESTAAT UIT DE ZESTIEN VOORNAAMSTE PERSONAGES VAN DE FILM.
DE EERSTE ACHT FIGUURTJES WORDEN VANAF NU IN DE ESSO STATIONS UITGEDEELD. DE ACHT VOLGENDE BINNEN ZEER KORTE TIJD. HET VOLSTAAT 20 LITER BENZINE TE KOPEN OM EEN FIGUURTJE TE BEKOMEN.
SPREEK ER MET JE OUDERS OVER! ZE ZULLEN ER ZEKER MEE AKKOORD GAAN JE DIT GENOEGEN TE DOEN. ZO KUN JE EEN VERZAMELING BEGINNEN DIE ENIG IN HAAR SOORT IS, EEN MOOIE HERINNERING WAAR JE HEEL WAT PLEZIERIGE MOMENTEN ZULT MEE BELEVEN!
DE PERSONAGES WORDEN JE AANGEBODEN ONDER DE VORM VAN VOLLE FIGUURTJES WAARVAN SOMMIGEN WEL 7,5 CM GROOT ZIJN.
Esso
NOG EEN KORT WOORDJE: IN DE ESSO STATIONS WORDEN OOK NOG TWEE PRACHTIGE PANORAMISCHE DEKORS TE KOOP AANGEBODEN. MET DE EERSTE KAN JE DE SCÈNE IN HET ONDERWATER-LABORATORIUM VAN RASTAPOPOULOS REEDS SAMENSTELLEN. SLECHTS 30 F.
BELVISION
McCANN ERICKSON


PLANTATION
PEANUTS BOY
10 Gr = 1 F
70 Gr = 5 F
180 Gr = 12 F
NUTS FOR YOU
PLANTATION
Op elk
ogenblik welkom!
Eis de echte...
PEANUTS BOY


DE DRAAIKOLK DER DJINNS
tekst
stoquart
tekeningen
milazzo

Sla waarschuwingen van mensen uit de streek nooit in de wind. Vooral niet als je voor 't eerst in die streek bent. Misschien komen die waarschuwingen je belachelijk overbodig voor, maar een kern van waarheid zit er altijd wel in.

Ingenieur Rodart en ik zijn bijna eens in twee zoutpilaren veranderd omdat we zo'n waarschuwing naast ons neerlegden! Rodart is een hydroloog. Een nogal duur woord. Maar 't komt erop neer dat hij over rivieren, meren en waterlopen in 't algemeen, datgene moet uitzoeken wat luchtfoto's niet verraden.

Wat ik doe is niet zo belangrijk. Ik zwerf maar wat rond. Al vijftien jaar lang draait de aarde onder me door als de ton van een evenwichtskunstenaar. Ik ben gids van iedereen die me ervoor betaalt. Ach, gids... eerder iemand die net zo makkelijk een landrover repareert als hij 'n pan spaghetti kookt en iemand die zich met handen, voeten en grimassen overal ter wereld verstaanbaar weet te maken. Of ik goed verdien? Och, je krijgt wat geld en wat meer kopzorg, maar mij bevalt 't best.

Met Rodart ging ik naar 't Zouharmeer. Da's in Algerië, in het Atlasgebergte. Maar laat die atlas maar op zijn plaats liggen. Het grootste deel van 't jaar is 't meer maar een pietepeuterig vijvertje. Alleen als 't zo'n een keer per jaar goed regent ontstaat er iets waarin je met goed fatsoen kunt verdrinken. Een blauwachtig soort zeewier drijft in die tijd op 't water, en de mensen in die streek gaan er dan in hun roei- of zeilboten op uit en verzamelen dat spul in jutenetten die ze achter hun notedopjes aanslepen. Ze eten dat spul. Niet dat ik 't je kan aanbevelen, maar in zo'n arme streek als deze is dat zeewier als manna uit de hemel.

« Als dat meer nou 't hele jaar vol bleef », vertelde Rodart me, « zouden ze negen van de twaalf maanden op dat spul kunnen vissen. Maar dat meer loopt ergens door leeg. » Wàårdoor moesten wij zien te ontdekken.

Van een oudere visser konden we een boot huren. Maar niet zonder moeite :

« Blijf alsjeblieft bij die rots in de vorm van 'n hond vandaan. Daarzo. . ja, ja, die daar. Daar wonen de djins. Iedereen die daar te dichtbij komt is nog niet gelukkig. De geesten laten hem net zolang dansen totdat hij wit ziet van angst. »

« Djins ! ? » riep Rodart verbaasd uit toen ik 'm dat vertelde. « U denkt toch niet dat geesten me zullen tegenhouden ? »

« Tegenhouden niet... maar misschien kunt u er rekening mee houden. »

« Ik word door de regering betaald om iedere meter grond van dat meer te onderzoeken. Alleen daarmee houd ik rekening. Maar als u bang bent, zal ik... »

« Laten we maar gaan », zei ik, min of meer beledigd.

Veel hoefde ik niet te roeien. Driehonderd meter van de bewuste rots werd onze boot voelbaar door een vrij krachtige stroom meegetrokken. Opgewonden sprong Rodart van z'n bank :

« Als ér stroom staat moet 'r ook ergens een uitgang zijn! We zitten al meteen goed! » En meteen daarop : « Stop maar als je twintig meter van de rots af bent. »

Ja, ja... hij wel. Je kon net zo goed proberen een exprestrein te laten stoppen door je voet op de rails te zetten. In een mum van tijd sleurde de stroom de boot met een geweldige vaart mee. Ik kon roeien wat ik wou maar we denderden recht op die loodrecht uit 't water oprijzende rots af. Voor zover ik 't zag, zouden we daarop te pletter slaan.

« Stop toch! » bulderde Rodart woedend.

Ik liet 'm brullen en ging plat op de bodem van de boot liggen. Benen naar voren om zo de geweldige schok, die moest komen, enigszins te kunnen breken. Rodart viel bovenop me toen ik me op de bodem wierp en ik zag daarom niks meer. Des te beter voelde ik de klap toen de boot met z'n stuurboord tegen de rots smakte. Maar die klap was toch minder hard dan ik verwachtte, evenals de volgende, nu aan bakboord. Rodart rolde daardoor van me af en ik kon weer zien .. na nog een serie klappen tegen de boorden begreep ik 't ineens : de stroom verdween via een rotsspleet in een tunnel en had ons daarin meegenomen! We werden links en rechts tegen de tunnelwanden gesmeten.

Eindeloos lang duurde die dolle tocht door de tunnel, maar ineens was 't gebonk en geschok voorbij. Onze boot draalde daarentegen rond in grote cirkels. En niet zo langzaam ook! Die middelpuntvliedende kracht voelde je behoorlijk!

« Waar zijn we in 's hemelsnaam? » bulderde Rodart in m'n oor.

« Weet ik 't? U bent de deskundige! » (In 't donker leek m'n stem als versterkt door een gigantische megafoon).

« Wat heb ik hier te pakken? Ah! Een zaklamp! Als ie 't nou maar doet .. »

Ik ben nogal precies op m'n spullen, al zeg ik 't zelf, en de lamp deed 't bij de eerste poging. De gele lichtbundel priemde door 't duister en onthulde ons een ademstokkend schouwspel.

Zo'n vijftien spierwitte boten en vlotten, stukgeslagen rompen en bruggen, roerbladen, riemen en stukken mast, allemaal maagdelijk wit, draaiden en draaien maar rond in een dans zonder einde en sloegen het gele licht uit de lamp als een vrijpostige indringer terug..

De grot waarin die adembenemende dans zich afspeelde was enorm. Groter dan de grootste balzaal. En wij zaten erin. Draaiden mee in die onvermoeibare, duivelse draaimolen waaruit geen ontsnappen mogelijk was. Duidelijk hoorde ik in gedachten weer de woorden van de oude visser :

« De geesten laten hem net zolang dansen totdat hij wit ziet van angst. »

Ik weet heel goed hoe angstzweet smaakt : zout. Maar die dag proefde ik eenzelfde recept, namelijk toen Rodart me vroeg :

« Heb je die regen geproefd. die is zout? »

« Regen? » Hoe kan dat nou? We zitten ondergronds ..? »

Hij richtte de lamp omhoog en het scheen me toe dat het plafond van de grot was bezet met duizenden diamanten

« Niet ondergronds, maar onderzouts! We zitten onder een zoutmijn! Ongelofelijk! Die vochtige lucht hier weekt 't zout van het plafond en laat 't als een pekelregen naar beneden komen. Alles dat hier rondzwiert is volkomen bedekt met zout, m'n beste kerel... »

Ik barstte uit in een paniekerig lachen.

« Net als in Sodom en Gomorra! Wij worden zoutpilaren... hahaha! Da's nog 'ns een sjieke dood, hè!? Dank je wel, Djinns! »

« Als er hier al Djinns zijn, zullen ze aan ons geen lol beleven », bromde Rodart. « Ga maar na, de mensen uit deze streek wisten van deze grot. Dat betekent dus dat er enkelen zijn geweest die hier weer uit zijn ontsnapt. Er moet ergens een uitgang zijn! »

« Onder water, denkt u? »

« Mogelijk, maar dat water STROOMT HIERUIT WEG! »

Precies in het midden van de grot vormde het water een grote draaikolk.

« Net een bad dat leegloopt », zei ik gelaten

« Je zegt 't. Da's onze laatste kans. »

« Wilt u soms . »

« Precies, ja... duik me maar achterna »

Zonder er verder over na te denken sprong ik ook het water in. Onmiddellijk werd ik als door een geweldige stofzuiger naar beneden gezogen. M'n broek werd aan flarden getrokken; ik kreeg een klap tegen m'n knie die behoorlijk aankwam. Koppig weigerde ik de voorraad lucht in m'n longen uit te blazen. Meteen daarop had ik 't gevoel op een roltrap te worden gesmeten. In werkelijkheid bestond de trap uit keien die de stroom me stuk voor stuk liet voelen. Ineens . lucht. Ademen! Via een groot rotsblok ontworstelde ik me aan de stroom. Op de kant keek een kletsnatte Rodart al naar me uit. Temidden van een dichte wolk fijne waterdruppels zag ik 'm turen.

« Alles in orde? » vroeg hij bezorgd « Niets gebroken? »

« Ik zou bij u eigenlijk wat moeten breken », beet ik woedend terug. « Ik zei toch al dat 't veel te gevaarlijk was! »

« Inderdaad! En daarom weten we nu ook waarom het Zouhar-meer steeds weer leegloopt. Ik zal de regering vragen dat lek te dichten en dan kan de bevolking hier wat langer op dat blauwe zeewier vissen. Nou, da's toch een geweldig resultaat! ? »

Wat zeg je daar nou op? Z'n enthousiasme deed me m'n nijdige bui vergeten. De volgende dagen moest Rodart z'n rapporten opstellen Aan mij dus de taak de visser het verlies van z'n boot te vertellen. Hij was er niet al te rouwig om : 't ding was geen cent meer waard, maar hij wist me desondanks toch nog een aardig sommetje af te troggelen. Ik kon 't niet over m'n hart verkrijgen hem te zeggen waar en hoe we de boot hadden verloren.

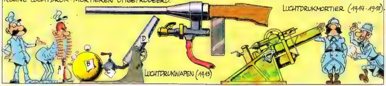
Vooral oudere mensen zijn overtuigd van de waarheid van hetgeen ze altijd hebben geloofd. Daarom drong ik hem de andere waarheid over de " draaikolk der Djinns " niet op.



geheime wapens en rare wapens

• DEVOS

LUCHTDRUKWAPENS WERKEN VOLGENS EEN EENVOUDIG PRINCIPE: POMP OF MOTOR **A** VULT TANK **B** VENTIEL **C** VOEDT LOOP **D** MET EEN TOEREIKENDE HOEVEELHEID SAMENGEPERSTE LUCHT. EEN LUCHTDRUKGEWEER WORDT IN 1913 SPECIAAL VOOR DE JONGE LUCHTMACHT UITGEVO'DEN. VOORDEEL: DOOR ONTBREKEN VAN TERUGSLAG WORDEN DE VLIEGENDE ZEEPKISTEN VAN TOEN TENMINSTE NIET UIT HUN EVENWICHT GEBLAZEN. IN DE OORLOG '14 - '18 WORDEN KLEINE LUCHTDRUK-MORTIEREN UITGEPROBEERD.

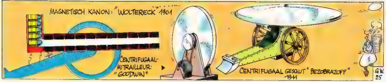


MEER VREEMDE UITVINDINGEN: MAGNETISCH EN CENTRIFUGAAL GESCHUT.

A) DRAADSPOELEN IN DE LOOP VAN EEN KANON KRIJGEN ACHTEREENVOLGENS STROOMSTOTEN WAARDOOR ZE DE GRANAAT AANTREKKEN EN ZOVEEL VAART GEVEN DAT HIJ UIT DE LOOP VLIEGT.

B) EEN MASSIEF RAD, WAARIN EEN LOOP, DRAAIT RAZENDSNEL ROND EN SLINGERT SERIES KOGELS HORIZONTAAL WEG

C) UIT EEN HORIZONTAAL DRAAIEND RAD WORDT EEN SCHOTELVORMIG PROJECTIEL WEGGESLINGERD ALS DE SPIL WEGKLAPT

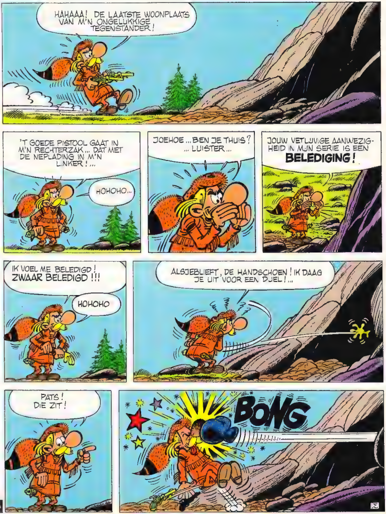


SAM — HET DUEL

lagas + delege



vervolg


HAHAAA! DE LAATSTE WOONPLAATS VAN M'N ONGELUKKIGE TEGENSTANDER!
'T GOEDE PISTOOL GAAT IN M'N RECHTERZAK... DAT MET DE NEPLADING IN M'N LINKER!...
HOHOHO...
JOEHOE... BEN JE THUIS? ... LUISTER...
JOUW VETLIJVIGE AANWEZIGHEID IN MIJN SERIE IS EEN BELEDIGING!
IK VOEL ME BELEDIGD! ZWAAR BELEDIGD!!!
HOHOHO
ALSJEBLIEFT, DE HANDSCHOEN! IK DAAG JE UIT VOOR EEN DUEL!...
PATS! DIE ZIT!
BONG


EEN.. EEN BOKSHANDSCHOEN...
VERZWAARD MET EEN STRIJKIJZER!..
DIE BEER HEEFT HELEMAAL GEEN MANIEREN!...
AH! DAAR IS-IE!
IK BEN DE BELEDIGDE, DUS IK HEB DE WAPENKEUS!...
IK KIES HET PISTOOL!
JA, JA... MAAR WELK ??? ZE ZIJN UIT M'N ZAK GEVALLEN!!!
HOE WEET IK NOU IN WELKE DE ECHTE EN IN WELKE DE NEPLADING ZIT!?
GRUMPF!
HELA! HO! KALM AAN! MISSCHIEN IS DIE VAN JOU WEL...
STOP! HALT! MISSCHIEN IS DAT MET DE ECHTE LADING!
MO... MOMOMENTJE, HÈ!?... TIEN PASSEN AFSTAND...

vervolg


IK WE .WE...WED... DADADAT HIJ 'T G... GOEDE PISTOOL HE .. HEEFT !... HHHIJ SCHSCHIET ME... DO... DOOD... MORSDOOD!... MMMOOORD!
NEE!
PFFFFFTTT
KLIK
?
GERECHTIGHEID! HIJ HAD 'T VERKEERDE PISTOOL EN IK HEB 'T GOEDE! NOU MAG IK! RUSTIG MIKKEN, DAN KAN IK NIET MISSEN ...
?
?
ATSJOEM
PAW
PIEOOOOOEW


SAMS KOGEL MIST DE BEER MISSCHIEN WEL, MAAR VERLOREN IS HIJ DAAROM NOG LANG NIET...
... MAAR EERST EVEN OP DE GROND BLIJVEN...
POEH!
ATSJOEM
ATSJOEM
KRIJGT DIE OUWE GEK EEN NIESBUI NET ALS 'T SPANNEND WORDT!
ALLE DONDERSE GEMIST! ALLEEN DOOR DAT SMERIGE ROOKKR...
ATSJOEM!
CRASH
HEEFT U SOMS GESCHOTEN ?
!
PI.3.1416
5

vervolg



EUH... TJA... EUH... JA... MAAR 'T SPIJT ME HEEL ERG VOOR UW MOOIE VLIEGTUIG...
IS 'T ECHT?... TJONGE, WAT KOOP IK DAAR VEEL VOOR!
P1 31416
AH? DES TE BETER!
'T WAS EEN ONGELUKJE!... IK VOCHT NET EEN DUEL UIT MET DE BEER...
AH ZO! U HOUDT DUS VAN DUELS!?
DAT KOMT DAN PRACHTIG UIT!
IK BEN GEWOON GEK OP DUELS!
!
EN IK KIES DE TWEE-LOOP!
HELP!
'N DUBBELLOOPS WAPEN MET ÉÉN SCHOT VOOR MIJ EN ÉÉN VOOR JOU! MAAR AAN JOUW SCHOT ZUL JE GEEN BARST HEBBEN, WANT IK SCHIET 'T EERST!
IK DAAG VAN M'N LEVEN DIE BEER NIET MEER UIT VOOR 'N EERLIJK DUEL!
EINDE
6
Lagas + DELPÈGE



poesieclopedie

H van HARLEKIJN

WIE een beetje oog heeft voor katten, kent de **Lapjeskat**, dat dier met de onregelmatig zwart, beige (wit), roodbruin gevlekte (en soms zelfs gestreepte) vacht. Een pracht harlekijnspak dus, waarin je voor de vuist weg een nieuw stukje kunt inzetten mocht poes sleet gaan vertonen (Heb je dat al eens gedaan, schrijf ons even kort hoe je 'm dat hebt gelapt. Onze poes ligt altijd in een druk belopen gang, vertoont veel kale plekken, maar is met geen mogelijkheid onder de naaimachine te krijgen).

Erg handig bij deze mauwers is het feit dat je lapjeskatten (bedoeld is hier : de mannetjes) en lapjespoezen (inderdaad, de vrouwtjes) met één onverholen oogopslag kunt herkennen (Nee, sukkel, ze hebben allebei een snor). Lapjeskattem doen het namelijk met een tweekleurige vacht, terwijl lapjespoezen een driekleurige jas aanhebben. Zonder moeilijk te doen of het dier te storen, kun je dus op dit punt een juist oordeel spuien. Mannetjes en vrouwtjes van andere kattensoorten toveren, qua vacht, een praktisch gelijk beeld op je netvlies. Lapjesmauwers dus niet. Volgens ons zit 't 'm in het feit dat er, per 250.000 lapjespoezen, maar één lapjeskat voorkomt (Niet lachen daarachter, da's wààr !) Na de eerste 250.000 poezen was waarschijnlijk de verf op, waardoor de lapjeskat, die toen aan de beurt was, 't met twee kleuren moest doen. Lapjeskatten hebben daar zo'n complex aan overgehouden dat ze tot op heden geen nakomelingen kunnen verwekken. Of was niet alleen de verf op ?

Lapjespoezen met een roodbruin vlekje in de snuit (pardon : gelaat) zijn erg in trek, vooral op tentoonstellingen. De jongen van lapjespoezen hoeven niet persé dezelfde tekening van de moeder over te nemen. Heel wat beroepskwekers zijn door deze eigenaardigheid danig in de lappenmand geraakt.






MAAK ZELF JE TEKENFILMS
MET DE CINEGRAAF!
nieuw nouveau
TOILET
Sunlight
TOILETTE
Jongens, is dat niet geweldig?
Zelf een heel verhaal tekenen waarin je de Daltons en Lucky Luke laat spelen. En Jolly Jumper en Ran-tan-plan... in alle mogelijke houdingen! Met de cinegraaf kun jij dat ook, en gemakkelijk! Er zijn er vier. Verzamel ze gauw.
GRATIS EEN CINEGRAAF
bij 3 Sunlight Toilet
SLS 5K 2127 N Lintas

OPLOSSINGEN DER SPELEN

① HEB JIJ RICHTINGSGEVOEL ?

Je had JA moeten antwoorden op alle vragen, behalve 4, 5 en 10. Per overeenkomstig antwoord drie punten.

Meer dan twintig punten : Nou zeg, jij hebt zéker richtingsgevoel. Ook zonder een kaart of kompas vind jij je weg in het Amazone-gebied of de Sahara... en zelfs in de jungle van Tokio of New York.

Van twaalf tot achttien punten : Jij weet je weg overal heel behoorlijk te vinden. Natuurlijk kom je wel 'ns verkeerd uit, maar da's begrijpelijk. Een tip : verdiep je 'ns in oude en moderne plaatsbepalingsmethoden.

Minder dan tien punten : Neem je hond mee, of een vriend die ook de weg terug kent, als je 'ns een straatje vèrder weg moet.

② WELKE BLOEMEN ?

1. Anemoon
2. Viooltje
3. Hortensia
4. Anjelier
5. Cyclamen
6. Meidoorn
7. Klaproos
8. Orchidee
9. Margriet
10. Narcis

③ KNIKKERS

Zo had je 't moeten doen.



④ PUZZEL

Heb je 't olifantje gevonden ?

ABONNEMENTEN OP ROBBEDOES

België : 1 jaar 616 F ; 6 maanden : 308 F ; 3 maanden : 154 F.

Nederland : 1 jaar : Fl 46,80 ; 6 maanden : Fl 23,40 ; 3 maanden : Fl 11,70.

Nieuw Guinea, Nederlandse Antillen, Indonesië en Suriname : 1 jaar : Fl 50,80 ; 6 maanden : Fl 25,40 : 3 maanden : Fl 12,70.

Overige landen : 1 jaar : 780 F ; 6 maanden : 390 F ; 3 maanden : 195 F.

Nederland : gironummer 211714 van de Uitgeverij J. Dupuis, Industriestraat 13, Sittard.

België : P.C.R. 3621.59 van de Uitgeverij J. Dupuis, Livornostraat 97, 1050 Brussel.

controle cim — verspreiding tijdschriften

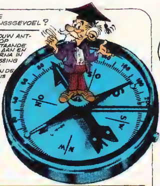
Een abonnement begint te lopen met het eerste nummer van de maand die volgt op de betaling, tenzij de abonnee dit uitdrukkelijk anders wenst.

SPELEN met Dubbel, Dik en Dok

Guy BOLLEN • Cary Pago

HEB JE RICHTINGSGEVOEL?

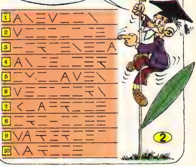
KRUIS JOUW ANTWOORD OP ONDERSTAANDE VRAGEN AAN EN KIJK DAARNA IN DE OPLOSSING NAAR JE SCORE EN DE BETEKENIS DAARVAN.



1

1. WEET JIJ WAAR ORION STAAT?	JA	NEE
2. KUN JE KAARTLEZEN?	JA	NEE
3. KUN JE, VOORDAT 'T VLIEGTUIG OF DE TREIN VERTREKT, ZO GAAN ZITTEN DAT JE GEEN LAST HEBT VAN DE ZON?	JA	NEE
4. VERDWAAL JE GAUW IN DE STAD?	JA	NEE
5. MOET JE VAAK NAAR DE WEG VRAGEN?	JA	NEE
6. WIST JIJ DAT 'T GEOGRAFISCH NOORDEN EN 'T MAGNETISCH NOORDEN NIET OP DEZELFDE PLAATS LIGGEN?	JA	NEE
7. WEET JIJ AAN WELKE KANT VAN DE BOOM MOS GROEIT?	JA	NEE
8. KUN JE IEMAND HELDER EN DUIDELIJK DE WEG WIJZEN?	JA	NEE
9. VIND JE VLUG DE UITGANG IN EEN GROOT WARENHUIS WAAR JE VOOR DE EERSTE KEER BENT?	JA	NEE
10. MOGEN ZE JOU BEST ALLEEN IN TOKIO LATEN RONDWANDELEN?	JA	NEE

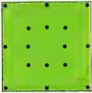
HIER TIEN NAMEN VAN BLOEMEN. ZE ZIJN IN HOOFDLETTERS GESCHREVEN, MAAR ALLE VERTICALE LIJNEN ZIJN WEGGEVALLEN. WEET JIJ WELKE BLOEMEN 'T ZIJN?



2

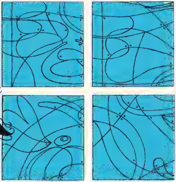
MET VIER GELIJKE MEETKUNDIGE FIGUREN ZET JE ELKE KNIKKER IN EEN EIGEN VAKJE. PROBEER 'T MAAR!





3

4 EERST DE AANGESTIPTE VAKJES ZWART MAKEN. JE KRIJGT DAN DE DELEN VAN EEN PUZZEL WAARMEE JE EEN GRAPPIG BEEST KUNT MAKEN.



JI BUTCH AFPRIJZINGEN :

STIJL TOT ELKE PRIJS !



ANTWERPEN : Meche sesteenweg, 67. **BRUSSEL :** Bovenstad, n Garden Stores Lou se, Lou zalaan, 45 (privé park ng De Jonckerstraat, 44, direkte toegang tot de zaken). Centrum, Schildknaapstraat, 38 (privé parking rechtover) **GENT :** Zonnestraat, 25 (privé parking . Schouwburgstraat, 4, direkte toegang tot de zaak) **LUIK :** rue Cathédrale, 114,(gratis parking . Parking "C.M.500", rue Charles Magnette, 1 b). **HET ZOUTE :** in Garden Stores Het Zoute, Kust aan, 89

Sophie en haar vader kunnen best wat hulp gebruiken. Zal die helikopter daar voor zorgen ?

Sophie



de kroon van quitl watnlawatl

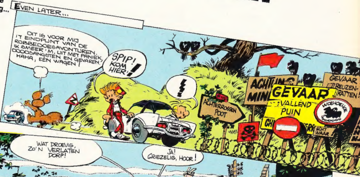
JIDÉHEM Vicq



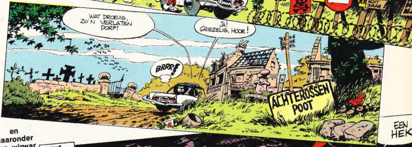
wordt vervolgd

EEN KLOOSTER VOL VALSTRIKKEN

Allesbehalve aanlokkelijke bewegwijzering...



naar een godverlaten dorpje...



en daaronder een wirwar van verraderlijke gangen.



Tijdens een speurtocht naar hun ontvoerde Japanse vriend Itoh Kata komen Robbedoes en Kwabbernoot terecht bij een bouwvallig klooster. Ogenschijnlijk een erg vreedzaam plekje, maar de hel breekt in alle hevigheid los, als ergens diep onder de grond een primitief alarmsysteem in werking treedt...

Zopas verschenen : album nr 22 HET FOPKLOOSTER. Uitgegeven bij Dupuis Verkrijgbaar in elke boekhandel

Het spreekt vanzelf dat de avonturen van Robbedoes en Kwabbernoot iedere week verschijnen in het weekblad ROBBEDOES.

ROBBEDOES INTERVIEWT:

(vervolg van blz. 17)

wel. Met een passagierstrein zal een bestuurder, op een steile helling, bijvoorbeeld het vermogen van de machine verhogen om z'n snelheid te kunnen aanhouden. Bij een goederentrein zal hij dat weer niet doen. »

« Mag een bestuurder een maximum snelheid overschrijden om een ernstige vertraging in te lopen ? »

« Hij mag proberen de vertraging zoveel mogelijk goed te maken, maar hij moet de reglementen respecteren. Een voorgeschreven snelheid mag hij, ook in dat geval, niet overschrijden. In elke locomotief zit trouwens een registratie-toestel dat de snelheid nauwkeurig vastlegt. Achteraf worden die bandjes met dezelfde nauwkeurigheid gecontroleerd. »

« Waardoor ontstaan vertragingen eigenlijk ? »

« Oei, dat kan allerlei oorzaken hebben. Internationale treinen, bijvoorbeeld de trein uit Calais, hebben vaak vertraging. De bepaalde trein uit Calais vaak omdat de boot te laat binnenkomt. En als de hele bezetting van die trein uit de boot moet komen, heeft het tenslotte geen zin om die trein op het vastgestelde uur, maar leeg, te laten vertrekken. En die regionale treinen... tja... vooral op de spitsuren, hé. Neem nou zo'n trein van Brussel-Zuid naar Leuven... die hoeft op Centraal maar even wat meer passagiers op te nemen of er is al gauw een vertraging van een minuut. Op Brussel-Noord hetzelfde en je hebt een vertraging van misschien drie minuten. En daardoor kan de trein naar Dendermonde weer niet op tijd binnenlopen waardoor dáár weer een vertraging ontstaat.

« Die tijden zijn bij ons allemaal zo duivels scherp opgesteld, tot op de halve minuut en liefst nog scherper, dat er een kettingreactie ontstaat zodra er maar ergens één schakeltje minder soepel loopt. Meestal gaat het goed, maar als er ook ergens iets mis gaat is het vrijwel direct goed voelbaar. »

« Is het mogelijk dat een trein, of een locomotief, op hol slaat ? »

« Ik dacht het niet. Er zijn in de locomotieven en bij de sporen zodanige veiligheidsmaatregelen ingebouwd, dat zoiets praktisch uitgesloten moet worden geacht. »

« Welke veiligheidsmaatregelen ? »

« In alle baan- en rangeerlocomotieven is een automatische waakinrichting aangebracht. Da's een pedaal met drie standen : de eerste stand is die, waarin het pedaal geheel naar boven staat en dus helemaal niet wordt aangeraakt. De tweede stand is een soort tussenstand waarin de bestuurder dat pedaal, door middel van een druk met de voet, moet houden. Over de derde stand, waarbij je het pedaal krachtig dóórtrapt, zal ik het direct hebben. Wanneer de bestuurder weg wil rijden, drukt hij het pedaal in de tweede stand, de tussenstand dus. Mocht hij tijdens de rit onwel worden en valt hij bijvoorbeeld van z'n stoel, dan komt het pedaal natuurlijk omhoog. Blijft het drie à vier seconden in die positie dan komt een noodremsysteem in werking dat de trein tot stilstand brengt. Nog een mogelijkheid is : de bestuurder wordt onwel, maar houdt z'n voet op het pedaal. In dat geval komt het noodremsysteem ook in werking, maar pas het pedaal nadat zestig seconden onbeweeglijk in dezelfde stand is gehouden.

« Door die derde stand te gebruiken, krachtig doortrappen, stel je het noodremsysteem buiten werking en kun je weer rijden. Dat is één systeem. Een ander veiligheidssysteem is de zogenaamde " krokodil ". Dat is een lange metalen staaf die bij sommige seinen tussen de rails ligt. Die staaf is positief of negatief geladen. Komt er nu een locomotief bij dat sein, dan veegt een stalen borstel onder de lok over die slede heen waardoor in de cabine een teken wordt gegeven. 't Geluid van een gong als het sein veilig staat, een fluit als er iets bijzonders is... oftewel staat er iets onveilig, oftewel treden er snelheidsbeperkingen op. Stelt de bestuurder die fluit niet meteen buiten werking (waardoor hij zou laten blijken dat hij de waarschuwing heeft begrepen), dan treedt opnieuw dat noodremsysteem in werking.

« Gezien deze systemen en de opleiding van de machinisten, geloof ik vast dat de kans op ongelukken zo klein mogelijk is gehouden. Bovendien is het zo dat een machinist, die een bepaald traject twee maanden niet heeft bereden, eerst weer een lijnstudie moet doen, of dat bepaalde traject met een instructeur moet rijden. »

« Heeft uzelf wel eens een hekel gehad aan een bepaald traject ? »

« Nee, dat niet. Er waren wel lastige trajecten. Bijvoorbeeld dat tussen Namen en Luxemburg met steile hellingen en tamelijk veel scherpe bochten. Bij nat weer kon het wel eens gebeuren dat de wielen van je lok doorsloegen, zodat je een helling bijna niet opkwam... soms was 't ook moeilijk om op natte rails op tijd voor een sein tot stilstand te komen. Voor het overige heb ik eigenlijk nooit met tegenzin op een lok gezeten. Ik had wel een voorkeur voor trajecten die door een mooie landstreek gingen. Je hebt 't wel druk in zo'n lok, maar een blik voor het natuurschoon kan er al tijd wel af.

« Oh ja... om nog even op die slippende wielen terug te komen. Op alle loks zit er een strooi-inrichting voor de drijfwielen. Die strooit zand op de rails zodat de drijfwielen meer houvast krijgen... »

« Had vroeger, in de stoomtijd, iedere machinist z'n eigen locomotief ? »

« Nee, nee... je behandelde je lok alsof hij van jou was, maar je moest 'm delen met nog twee andere ploegen. Die machines waren, net als de tegenwoordige machines, bijna constant in gebruik. De machinisten schikten en schikken, zich naar de uren van de locomotief. Alleen al daarom moet je met meerdere ploegen werken om in de week twee rustdagen te kunnen krijgen. Het was wel zo dat die verschillende ploegen die op een stoomlok werkten heel goede vrienden van elkaar waren... Dat is tegenwoordig bij de moderne loks wel eens anders. »

« Kan een machinist meewerken aan een gelijkmatige verdeling van de passagiers over het aantal wagons ? »

« (Denkt na)... Nee. Dat zullen de passagiers zelf moeten uitzoeken. Voor korte treinen hebben we hier wel enkele perrons waarop met bordjes staat aangegeven waar de locomotief moet stoppen indien er twee, vier of zes wagons achter hangen. Maar dat zijn dus de korte treinen. Bij lange treinen... twaalf tot achttien wagons, rijdt de machinist gewoon tot het einde van het perron en stopt daar. Natuurlijk staan bij de trappen en de toegangen tot het perron verreweg de meeste passagiers. Ga je daar tussen staan, dan weet je eigenlijk al dat je grote kans hebt in een volle coupé terecht te komen. Ik zou de mensen aanraden dan wat verder het perron op te lopen... daar waar niet zoveel reizigers staan te wachten. »

« En dan vertrekt de trein... na het fluitje van de conducteur ? »

« Op kleine stations wel. Maar dat fluitje is eigenlijk meer bedoeld voor de passagiers. Op de grotere stations staat aan het eind van het perron een seininrichting die aangeeft wanneer hij kan vertrekken. »

« Rijden er in België nog stoomlocomotieven ? »

« Er zijn er nog wel, maar als die rijden, dan is 't achter een andere locomotief aan... als sleep. Kijk, op station Schaarbeek hier vlakbij Brussel staan nog wel een paar karkassen van stoomloks, maar daarvan gebruiken we alleen de ketel. Die dingen staan meestal op dezelfde plaats en dienen om wagons vóór te verwarmen. De laatste stoomlok was de " 29013 ". Die wordt nu opgeknapt en krijgt een plaatsje in het spoorwegmuseum. »



« Met een stoomlok kon je niet meteen de remise uitrijden. Je moest eerst een heel ritueel afdraaien. »

Voer voor fotografen.

Joop FEIJTES.

(Foto's : Jan NACKAERTS.)

Bollie en Billie

ROBA



UITGEVERIJ J. DUPUIS, Zonen en Co. - Industriestraat 13, Sittard. Livornostraat 97, 1050 Brussel.